令和８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８年 10 月 16 日（金）　9:30～10:45

２　場　　所　エールエール HIROSHIMA ６階会議室

３　出席委員　藤原会長、渡邉副会長、伊藤委員、神田委員、力石委員、
赤木委員(代理 山岡事務局長)、迫田委員、村井委員、
藤原委員、小池委員、岡村委員、
福岡委員、吉田委員(代理 山田事務局長)、重見委員、岡田委員

４　議　　事

⑴　広島県地域公共交通ビジョンの令和７年度評価について（報告）
　①　各基本方針に沿った取組の実施状況
　②　各評価指標における令和７年度実績値と評価等
⑵　令和８年度の取組状況について（報告）
⑶　令和９年度の取組の方向性について（協議）

５　会議の内容（議事要旨）

開会～委員委嘱後初の開催となることから役員の選出を行った。

（事務局）
○　委員の新たな任期での委嘱後、初めての対面会議であるため、新任委員を紹介する。村井 孝至 氏（西日本旅客鉄道株式会社広島支社)、藤原 みどり 氏（広島県高等学校ＰＴＡ連合会)、重見 忠宏 氏（国土交通省中国運輸局)、向久保 亨 氏（公益社団法人広島消費者協会）の４名に新たに加わっていただいた。
○　会長は藤原委員、副会長は渡邉委員、監査役は福岡委員に、引き続きお願いしたいと考えており、委員一同の意見を伺いたい。

（委員一同）
○　異議なし。

（事務局）
○　それでは、藤原委員、渡邉委員、福岡委員に引き続き役員をお願いする。３名の挨拶の後、藤原会長に議事進行をお願いする。

（藤原会長）
○　広島県の地域公共交通ビジョンは、国と市町の間で県が役割を果たす取組として全国でも評価されている。その評価は、委員のこれまでの貢献によるものである。ビジョンに掲げる目指す姿に近づいていくよう、引き続き皆様と議論を深めてまいりたい。

（渡邉副会長）

○　本協議会には３つの圏域と航路という４つの分科会を設けており、その下で各市町が地域の公共交通を考える３層のマネジメント構造となっている。この構造はビジョンの目指す姿の実現に向け、実効性のある取組につながると考えている。引き続き県の取組をサポートしてまいりたい。

（福岡委員）

○　学識者、事業者、利用者、行政が率直に意見を出し合い、地域公共交通をどうリ・デザインしていくかを考えることが重要である。高齢化や地域公共交通利用者の減少が進む中、交通をどう守るかという視点から発言し、各委員との議論を通じて学びを深めてまいりたい。

（藤原会長）

○　それでは議事に移る。本日の会議は２部構成で進め、１部に当たる地域公共交通協議会では３件の議事を扱う。第２部では夏休みに実施した自由研究の優秀作品選定を行う。まず、令和７年度の評価と令和８年度の取組状況について、事務局から報告をお願いする。

⑴ 令和７年度の評価及び⑵ 令和８年度の取組状況について（報告）

～事務局より資料説明～

（藤原会長）

○　質疑に先立ち、各エリア分科会のファシリテートを担務されている学識者委員から、各分科会で議論しているテーマと今後の方向性を伺いたい。

（伊藤委員）

○　広島圏域で企画した夏休みの「乗リエンテーリング」は、当初の圏域内での実施案から、県内全域に広げ実施したところである。７月の分科会では、内容や手法を見直しながら来年度も継続していく方向で議論した。

○　キャンペーンの効果は確認する必要がある。アンケートなどにより、様々な側面から検証し、企画の改善につなげたい。

（渡邉副会長）

○　資料の９ページでは、県民アンケートの結果が公共交通を「全く利用しない」人が 47%、「たまに利用する」人が 43%と示されている。公共交通を全く利用しない人が急に頻繁に使うとは考えにくいため、まずは「たまに利用する」状態への変化を目指したい。

○　備後圏域では、そのきっかけとして観光に着目している。県外・県内からの来訪だけでなく、市民が休日に海を見に行くような非日常的の外出も観光として広義に捉えたい。対象者に合う情報提供とモビリティマネジメントを考え、公共交通を使ってみようと思える機会をつくりたい。

○　航路分科会では、短期的な利用促進策として「御船印」のデジタルスタンプラリーに取り組む。中長期的には船舶の更新が課題であり、今年度は２航路のデータを把握する航路診断に着手しており、その結果から、更新方法や必要な支援を考える予定である。

（神田委員）

○　備北圏域では、対象者を絞ったモビリティマネジメントによる利用促進を議論している。三次－広島間のＪＲと高速バスを組み合わせた「バス＆レールどっちも割きっぷ」は年間３万枚以上利用されており、庄原－広島間にも「バス＆レールコンビパス」がある。中山間地域にも、公共交通を利用する需要があると捉えている。

○　また、三次市では昨年 12 月に市街地循環線をＡＩオンデマンド交通へ転換した後、市内高校生など若い層の利用増加が確認されている。一方で、市民全体でのこうしたサービス等の浸透度から考えた際、まだまだ伸びしろがあるのではないかという意見もある。このため、利用できる交通の情報と利用する可能性のある人を結び付け、利用者の掘り起こしを進めたい。

○　さらに、県北の高校生が Google マップなどで移動方法を調べているかという点も話題となった。三次－庄原間の路線バスの運行状況を含め、紙媒体とデジタル媒体のどちらが届くかを考えながら知らせたい。県立広島大学庄原キャンパスでは毎年学生が入れ替わるため、その時期に合わせた働きかけを続けたい。

～評価結果に関する意見交換～

（藤原会長）

○　評価指標には良い結果と悪い結果が混在している。アクセシビリティ、事業者の先進的な取組の着手割合、公共交通イメージ、利用者数など、多くの面で改善が見られることは、まず正当に評価したい。

○　その中で、自家用車から地域公共交通への転換を志向する人の割合だけが低下した理由を考えたい。

○　この指標は、免許及び自家用車を保有しており、普段は主に自家用車で移動する人を対象としている。もともと公共交通を使う人の利用状況とは分けて考える必要があるが、転換しても良いと思う人がなぜ減ったのか議論したい。

（渡邉副会長）

○　転換志向は、比較的公共交通サービスが充実している広島圏域と備後圏域で低下している。便利な自家用車から公共交通に変えようと思える場面や時期を、さらに調べる必要がある。備後圏域では、その一つとして観光に着目したい。

（藤原会長）

○　広島圏域については、どのように考えるか伺いたい。

（伊藤委員）

○　広島市の計画改定では、道路と公共交通を組み合わせた議論をしている。公共交通だけで利用増を考えるのには限界があり、街中を歩きやすくすること、自家用車の使い方を見直すこと、公共交通を便利にすることを複合的に考えたい。

（藤原会長）
○　実際の利用増と、今後利用してもよいという意向の低下は区別して考える必要がある。意向が下がっている背景について、神田委員の意見を伺いたい。

（神田委員）
○　広島では、中心部が便利になる一方、郊外で減便が少しずつ起きていると感じる。また、終バスや終電が早まり、夜の外出や野球観戦などを終えた後に帰りにくくなっている。タクシーも捕まえにくく、日中の通勤・通学以外の場面で不便さが意識されているのではないか。
○　また、減便がバス停や事業者のホームページに掲出されていても、利用者には目立たない形で的確に伝わっていない場合がある。こうした積み重ねが、知らない間に不便になったという受け止めにつながり、公共交通への信頼や利用意向に影響している可能性がある。

（藤原会長）
○　特定の時間帯や地域で不便さが増しているという見方である。バス協会の山岡委員にも意見を伺いたい。

（代理 山岡事務局長）
○　人手不足や人件費の問題で減便せざるを得ない状況があり、周知が目立たない場合もあると思う。一方、アストラムラインや可部線の沿線のように夜まで運行がある地域でも、自家用車が増えているように感じる。
○　夏の暑さや雨の多さなど、気候の厳しさも影響しているのではないか。乗車中は快適でも、駅や停留所まで歩く間に汗をかいたり雨に濡れたりすることが、公共交通を選ばない理由になり得る。

（藤原会長）
○　猛暑の中では、乗るまでの待ち時間も負担になる。ただし、気候だけを理由にして終わらせず、サービス水準の変化も含めて原因を考えたい。転換志向の低下が広く見られる　以上、評価で見つかった課題として改善に取り組む必要がある。
○　高校生について、バス利用を避けて保護者の送迎を選ぶ傾向があるのか、利用者の立場からＰＴＡ連合会の藤原委員に伺いたい。

（藤原委員）
○　親に送迎してもらう家庭もあるが、近年では別の動きも見られる。通学に使用する自転車では、ヘルメットの着用について道路交通法上は努力義務となったところであるが、安全性を考慮して自主的に義務化した学校もある。こうした学校では、髪型が崩れるのを嫌い、通学手段を自転車から公共交通に変えた高校生も存在すると聞いている。
○　また、都市部の保護者世代においても、駐車場の少なさや料金の上昇から、公共交通を使おうとする人がいる。ただし、広島市内中心部であっても帰りのバスがないとタクシーを使う場合もあり、広島市内でも住む地域によって便の状況は異なるため、市内を一括りにせず、より細かく分析することが必要と考える。

（藤原会長）
○　利用意向について、時間帯別、年齢階層別、地域別などの分析は可能か。

（事務局）
○　今回の調査は約 2,600 人のウェブモニターを対象としている。対象を細かく分けるほど母数が少なくなるため、サンプル数と分析の精度のバランスを見ながら、追加でできる分析を考えたい。

（藤原会長）
○　追加分析を引き続き検討いただきたい。タクシーやライドシェアなど移動サービスが多様になる中、転換の対象となる「公共交通」とは何を指すのかについても確認する必要がある。若い世代が自家用車を持たずにシェアリングサービスを選ぶ場合など、従来の交通の概念だけでは捉えきれない可能性がある。この議論は引き続き深めたい。

⑶ 令和９年度の取組の方向性について（協議）
～事務局より資料の説明～

（藤原会長）
○　事務局が示した２つの論点、すなわち重点テーマと基本方針に加えるべき取組・視点に絞って意見を伺いたい。

（力石委員）
○　運転士不足に対して、事業者の採用活動を支援するだけでなく、労務単価を適切な水準に保つ仕組みを考えられないか。土木分野のように、給与水準と人材確保を支える単価の考え方が、公的な性格の強い交通サービスにも必要だと感じる。
○　労務単価が低いままでは、採用数を増やそうとしても人材確保は難しい。国、県、市町が業務を発注する際に、必要な費用を示す根拠となる仕組みが考えられないか伺いたい。

（藤原会長）
○　労務単価について、交通事業者の立場からも意見を伺いたい。

（村井委員）
○　鉄道には、駅員や車掌、車両の補修など運行に直接関わる業務と、線路の維持管理に必要な外注業務などがある。前者は企業の経営努力で改善を図る部分だが、提案は積算基準などが関係する後者の業務を念頭に置いたものか確認したい。

（力石委員）
○　その理解である。企業だけで労務単価を引き上げるのが難しい場合、公的な主体が関わり、発注時に必要な費用を示す根拠をつくる必要がある。市町の負担が増える面はあるが、その点を避けたまま給与だけを引き上げることも難しい。

（村井委員）
○　グループ会社も経営努力をしているが、公的な性格のある業務は積算基準等の影響を受ける。その基準の改善には効果があり得る一方、企業単独で決められることではない。

（藤原会長）
○　労務単価をどこまで調整できるかは難しい問題である。給与の水準だけでなく、運転士の仕事を続けた先がどうなるかという先行き不安も、人手不足に影響しているのではないか。一企業ではなく、社会全体で考える課題だと感じる。

（重見委員）
○　地域交通の担い手不足は深刻であり、県庁所在地と郊外を結ぶ幹線バスでも、人手不足による廃線の危機について相談を受ける。他の事業者への依頼や車両の小型化も考えるが、業界全体として人手が不足している。
○　労務単価を上げて仕事の魅力を高める考え方は理解できる。ただし、人材は交通だけでなく介護や医療などの分野でも不足しており、外国人材の活用を含めても抜本策は容易ではない。担い手の確保は、日本全体で考えなければならない課題である。

（福岡委員）
○　中山間地域と都市部では交通の実態が異なる。中山間地域で高齢者などの移動をどう確保するかを考える際には、既に地域にある車両や人員といった輸送資源を有効に活用することが重要である。
○　スクールバスにおける朝夕以外の時間帯の活用や、福祉車両において施設送迎に加えて買い物や銀行への立ち寄りなど、生活上の移動に生かす余地があるのではないかと考えている。
○　地域ごとの資源を使う取組は、中山間地域の移動手段を確保する一つの糸口になる。「交通空白」解消に関する制度の変化も踏まえ、今後の取組に加えてほしい。市としても知恵を出したい。

（藤原会長）
○　地域の輸送資源の有効活用は、重要なテーマである。福祉との連携について、社会福祉協議会の小池委員にも伺いたい。

（小池委員）
○　地域の社会福祉協議会と社会福祉法人が連携し、デイサービス送迎車両の空き時間を住民の買い物バスなどに使う取組を少しずつ進めている。コロナ禍での中断や介護人材不足による難しさはあるが、今後増えていく可能性がある。
○　他方で、全国各地でＡＩを使った実証実験が増えている。今後、デマンド交通において標準的な仕組みが国から示されるのか、それとも地域の資源に合わせた方法を一つずつ積み重ねていくのか、見通しを伺いたい。

（藤原会長）
○　地域ごとの仕組みと標準化の関係について、神田委員の意見を伺いたい。

（神田委員）

○　ライドシェアの最終的な形については、国もまだ模索している段階ではないかと見ている。本県の戦略として、国全体で枠組みが決まるのを待って当てはめるより、広島でモデルを先につくり、国に共有していく方がよいと考える。

○　実証後の振り返りも必要であり、当面は手探りで進めるための負担がかかる。それでも先行して地域に合うモデルを確立できれば、後の取組を進めやすくなる。

（藤原会長）

○　今直面している課題に、初めから画一的な標準モデルを当てはめるべきではない。備北には備北、備後には備後の資源がある。まず各地域で必要な仕組みを考え、その成果を踏まえて後から指針や支援の仕組みを整理する順序がよい。

○　本日の論点について、この場で発言できなかった意見は事務局へ寄せてほしい。私からは、需要を喚起する取組が、燃料・エネルギー価格の高騰や人手不足への対応とどうつながるのか、資料上でもう一段説明が必要だと感じる。

○　第１部の議題に関する議論はここで終了する。ほかに発言がなければ、本日の意見を事務局へ引き継ぎ、今後の取組の参考としたい。必要な調整は会長に一任いただきたい。

閉会

（事務局）

○　本日の意見を踏まえ、来年度に向けた取組を進める。これをもって第１部の協議会を閉会する。

以上