

令和4年度第1回東広島市地域公共交通会議 議事録

1. 日時

令和4年6月24日（金）10:00～

2. 場所

東広島市役所 本庁3階（303）

3. 出席者

塚井会長、井上副会長、山本委員（代理：南崎室長代理）、田島委員、河内委員、鴨下委員、坪内委員、吉田委員、片山委員、古田委員、河井委員、川野委員、秋本委員、藤井委員（代理：永島主任）、石川委員、阪垣委員、竹江委員、惣引委員

4. 議事次第

1 委員の紹介

2 開会

3 審議事項

- (1) 令和3年度東広島市地域公共交通会議決算の承認について・・・（資料1）
- (2) 地域内フィーダー系統確保維持計画（R5～R7）について・・・（資料2）
- (3) 豊栄そよかぜ号の運行計画の変更について・・・（資料3）

4 協議事項

- (1) 地域公共交通導入伴走支援の方針について・・・（資料4・5）
- (2) 東広島市都市交通マスタープラン及び関連計画の改訂方針について・・・（資料6）

5 閉会

5. 発言要旨

審議事項（1）令和3年度東広島市地域公共交通会議決算の承認について

○事務局 <資料説明>

○塚井会長 再編推進事業負担金と再編推進事業支援というのが対応していると思うが、金額は完全には一致してないということで、ここはこういう処理でよろしいか。この余剰金が会計上は繰越金になっていく扱いだが、これは適正な処理ということでよろしいか。

○事務局 適正な処理だと認識している。

○塚井会長 承知した。そのほか意見はないか。

ご意見なしということで、本件について、合意したということでよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長 決算の承認については、本会議において合意したものとさせていただきます。

審議事項（2）地域内フィーダー系統確保維持計画（R5～R7）について

○事務局 <資料説明>

○井上副会長 黒瀬さくらバスは時間変更されたと思うが、その後の効果はいかがか。

○事務局 黒瀬さくらバスについては、住民の方が主体となって、ダイヤやルートの変更をされている状況で、柔軟に地域のニーズにあった取り組みをされておられる。

コロナ以前は右肩上がり利用者数が増えていた状況であったが、現在のコロナ禍においては、若干利用者数は減少傾向にある。ただ、他のコミュニティバスに比べれば、その減少幅は非常に少ないと認識している。

○井上副会長 目指す目標に対して、うまく進んでいることを喜んでいる。

○塚井会長 回答できる範囲で構わないが、共通の課題認識として、コロナの状況の中で、令

和5年から7年という計画を立てようとしている。状況を受けて、特に何か変更になることや、今後留意すべき点について記載してあるなど、そういった点があるか？

○事務局 今後にすべき点として、これまでの利用状況をよく見ると、緊急事態宣言やまん延防止措置等があった時には、利用者が非常に下がってしまうところがある。具体的には、令和3年度でいうと、例えば西条市街地循環バスで言えば、令和元年度の平均は1便あたり11.1人という状況が、その後令和2年度では1便あたり9.9人、令和3年度が9.4人と下がってきていることが分かる。ただし、令和4年度に入り、緊急事態宣言や集中対策期間等を除くと、比較的令和元年度ベースの数字に戻ってきている。具体的に言うと、令和4年3月においては1便あたり11.4人など、目標値にある程度近い数字になってきており、戻っているような傾向があるため、この2系統については、ある程度目標値をしっかりと設定しながら進めていくということではないかと考えている。

一般の路線バスや鉄道も含めて公共交通は一般的に厳しい状況であると思っているので、その辺りは事務局としても、利用状況等をしっかりと交通事業者と意見交換をしながら、今後の取組の参考にしていきたいと考えている。

○塚井会長 ありがとうございます。事業者の方からの補足、その他ご質問はあるか？

○古田委員 バスの購入について、一括と記載があるが、基本的にバスは何年くらいを使用サイクルとして考えておられるのか。

○塚井会長 一般論だと思われるので、事業者の方に対応いただけるか？

○田島委員 各社状況が違うので何とも言えないが、当社（芸陽バス）の一般路線バスにおいては、大体10年程度でオーバーホールをかけ、約20年ぐら이를目処に使っている。他社では、そこからさらに長く使われる事業者もあるし、場合によっては早め早めの交換をされているところはある。

○古田委員 気になっていることとして、ここ最近、バスではなく大型トラックについてだが、故障や事故が非常に多く、交通渋滞を招いていることをよく耳にするし、2号線あたりでもよく故障したトラックが原因で渋滞するなど交通の妨げになっている事象がある。先日も、芸陽バスのかぐや姫号が、高速道路で大型トラックの故障による渋滞に巻き込まれ遅延が発生したということがあり、その大型トラックの故障が整備不良に起因することがほとんどなので、その辺りがどうなのか気になっていた。

ただバスの場合は故障しているのは見たことがないので、しっかり整備をされていると思うが、大体どれぐらいの耐用年数にしてあるのかということが気になったので、質問させていただいた。ありがとうございました。

○塚井会長 何か補足があるか？

○田島委員 付け加えると、バスの場合、車検は1年に1回必ずあり、それとは別に、3ヵ月ごとの点検が法令で決まっている。加えて当社では、1ヶ月半ぐらいで点検をし、さらに日々乗務員が運行前に点検を行っている。安心して運行ができる対応は各社でしているので、ぜひぜひ安心してご利用いただければと思う。

○塚井会長 改めてしっかり確認されていることが分かった。小型の車両においても乗客を安全に輸送するという役割は同じなので、しっかり管理していただいているというところで、引き続きよろしくお願ひしたいと思う。

その他いかがか？大体ご意見もいただいたので、只今の件について、本会において合意したものとみなしてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長 地域内リーダー系統確保維持計画（R5～R7）については、本会議において合意したものとさせていただきます。

審議事項（3）豊栄そよかぜ号の運行計画の変更について

○事務局 <資料説明>

○塚井会長 資料の最後のページに写真があり、運行系統の変更と書かれていたが、ルートの変更である。立ち回るところの入口が違っており、法令上変更の扱いとなるため、今のような審議をかけているが、端的にいうと、駐車場内での移設というイメージと、入口が変更となることに伴い、若干その運行環境が変わるということで、安全確認をしていただき、警察の方からも大丈夫だろうということを確認していただいたという状況である。

なにかご意見はあるか。

○全員 <意見なし>

それでは、只今の件について本会として合意したとしてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長 豊栄そよかぜ号の運行計画の変更については、本会議において合意したものとさせていただきます。

協議事項（１）地域公共交通導入伴走支援の方針について

○事務局 <資料説明>

○塚井会長 協議内容としては、業者の選定が終わり、対象地区までは決まっており、その後、方針ということで、本日事務局から話があったような内容を主に取り組んで行くということである。このような方針でよいかどうか、加えたいことがあるかどうかということについてお諮りしたいということである。

只今の説明に対してご質問、ご意見等あればお願いする。

○塚井会長 導入支援ということで、黒瀬のような形態を想定されているかと思うが、今後も、黒瀬では経緯はこのような立ち上がりとは少し違う形であったかと思うが、その他の別地区として、今回、志和地区と小谷地区が上がっているが、そこに対してはこのような形で進めていく。今後必ずというわけではないのかもしれないが、基本的にはその地域でニーズがあり、かつこの形態の運行が望ましいと思われるものについては、こういう形で立ち上げを支援するというのか？それについて、ある程度市の予算を使って、協議をする等進めていくということではよろしいか。

○事務局 今までの業務の中で、市が主体であっても、その地域の皆様に興味を持っていただけず、あまり利用状況が伸びないという状況があるので、地域主体で運行できるような組織の立ち上げが見込まれて、運行を担っていただけることが前提と考えている。そのため、黒瀬地域のような形で志和地域・小谷地域でも取り組んでいただき、その他地域でも、今後もし話があれば、そういう形態で進めていけたらいいと思っている。

○塚井会長 ありがとうございます。さらに確認させていただきたく、この形態の立ち上げというのは、運輸局として全国でこういう形の運行というのが一般的か？少し情報提供いただければと思う。

○川野委員 申し訳ないが、こちらの方で今手元に資料がない。導入前にこういった調査等をされている地域があるということは分かると思う。

○塚井会長 分かりました。

もう1点、この業務が年度で完結するというのは、自然な感じもするが、地元の準備状況は大丈夫か？今までのことの反省でこういう形の企画をされるというのはよく分かるが、年度末までに運行計画を上げてという進行なので、そのスピード感が地元にあっているかどうかについてはいかがか。

○事務局 今回の導入支援業務は、令和4年度に予算を取らせていただき、事業を進めているが、その前段の中で約2年ぐらいに渡り、地域の方とそれぞれ勉強会等をさせていただきながら、地域での地域交通に関する意識の醸成を少しずつ行ってきた。この1年間で運行組織の立ち上げから、運行計画の策定・実証までの準備という、かなりタイトなスケジュールであることは否めないが、それまでの素地はあると認識している。

○塚井会長 ありがとうございます。日常的にしっかりコミュニケーションを取られているようで安心した。その他、ご質問ご意見あるか？

○石川委員 警察的な意見ではないが、市民として気になっている点をお伺いする。確かにこういう交通の取組みをするのは住民にとってかなり利便性があると思うが、これは事業ではないので、儲ける・儲けないという意味ではないと思うが、実際この事業をした場合、運賃を徴収した時に、予算としてマイナスになっているのか、プラスになっているのか。マイナスになれば、安直に言えば税金から補填される形になるのか。住民サービスとして事業的にどのように収入支出等がどうなるのか、市民目線でそのあたりどうか。

○塚井会長 かなり本質的な質問であるが、回答できることをまず事務局から願います。

○事務局 先ほどご説明させていただいた審議事項でもあった、例えば豊栄のそよかぜ号や、志和地区・小谷地区における新規の公共交通導入ということになると、いわゆる生活交通と言われる、路線バスのさらに先の枝のところに担うような位置づけになるが、市としてはこういった生活に欠かせない身近な交通手段というのを社会インフラと認識している。そのため、黒字か赤字かというようなところでなく、市民の移動に欠かせないものという位置づけで考えている。一方、そうは言っても赤字を垂れ流すというわけにもいかないので、今回の取組のように地域の皆様にも交通の必要性、重要性を理解いただき、市と一体となって利用促進を進めていただくことで、社会インフラを維持していくという考えで進めている。

○塚井会長 コメントになるが、社会的な流れとしてこういう形態が出てくるということはよく私も理解できる。ただ、非常にその境界領域で位置づけが曖昧になりがちであるということも傾向としてはあろうかと思う。例えば今の赤字補填をするということに対して、どういう法令が対応しているのか、法令でなければ、例えばそのこういう会議体で明確にそうすると決めたのか等、準拠するものは何か等を考え出すと、きちんと決まっているのかというところは若干心許ないところである。今回の事例がそれに当てはまっているかは、今の段階では何とも申し上げられない。そのようなことはないと思うが、説明という意味で、今のご意見が貴重だと思ったのは、きちんと、こういう場合にはどういう扱いをするのか、特にその運行主体が住民主体になると、なんでも住民の方の責任だとはなかなか言えないし、かといって従来のように、例えば事業者の方で運行が難しい路線が出た時に、とりあえず行政で運行する、あるいは今回のような形態を取る、となった時に、誰がどこまで何に対して責任を持っているのかということがある。安全運行に関してはかなり厳格に決まっているので、そちらについての懸念はないと思う。問題として難しいのは、路線そのものをどう扱うかである。将来的に生活交通を支えるべきである一方で、無限に財源は投入できない大原則があるので、その辺りの責任を、おそらくこういう会議体が担っていくのだろうとは思われるが、その担うということも、基本的には職掌かと思うが、細かく見るとグレーになっているのかなという印象は持つ。そういう意味で整理をきちんとしていきましょう、という点は非常に重要なご指摘かと思った。

もう1点、コミュニケーションを今までとってこられたことはよく分かった。ただ、実際進んでいくと、細かい詰めのところ、負担やルートや運賃等が具体化してくると、住民側の要望として、もう少し時間が欲しいということになった場合は、対応することは可能か？

○事務局 今の時点で年度内に終わらなかつたらということはお答えしづらいが、予算に関しては繰越しという手続きもある。この事業は地域の合意形成が肝となってくるので、我々も伴走しながら地域の合意形成を円滑に進められるよう支援ができればと考えている。

○塚井会長 大変心強い回答をいただいたので、よくその点にはご留意いただきたいと思う。うまくいくことを願っているが、様々な状況が考えられ、行政的などところと合わなくて難しかったという過去の例の変形だと思う。事務局としては苦労もあるかとは思

うが、是非、地元の方との話をよくまとめていただき、良い形が最後出来れば良いと思う。

その他いかがか。

協議事項ということで、合意という形にはしない。引き続き途中経過を含めて、今年度の会議で報告があると思うので、その進んだ段階でご意見があればと思う。

協議事項（２）東広島市都市交通マスタープラン及び関連計画の改訂方針について

○事務局 <資料説明>

○塚井会長 都市交通マスタープランを本会議で審議することについては昨年最後の会議で話があった件であるが、改めて説明をする。本会議の正式名称は地域公共交通会議という会議体であり、「公共」がつくかどうかポイントである。つくつと、一般的な認識として、非常に雑にいうと、バスや鉄道というところが公共交通と言われるものである。そのため、本来そちらを議論するということが、それが取れると、自動車や歩行者、自転車、バイクなど移動の全てに関わることが、この都市交通マスタープランでは扱われる。つまり若干その会議名称とずれるが、中身をよく考えると、資料のとおり公共交通のウエイトが非常に高いことが分かる。また、先ほどの協議事項のような住民の自主運行や、今後進行するであろう乗り物、サブスクリプション（運賃定額制）などの利用をどんどん推し進めていくというような、新しいやり方を考えると、基本的には公共とつくもの、あるいは新技術の導入にしても、バスとか、そういったところから、本市としては一番関係するところであろうということで、こちらの会議でこの件について扱うということで、事業者が選定されて具体的な方針が出てきてといった状態になっているところである。

只今の説明について、何かご意見・ご質問はあるか。

なければ、先ほどの最後に説明があった、国・県における公共交通のあり方検討というところで、この辺りの動きがおそらく当市のこの計画にはだいぶ関係があるかと思う。本日、県からお越しの委員もおられるので、現在の検討の状況について、ご紹介いただけるか。

○永島代理 広島県では地域公共交通活性化再生法に基づく、地域公共交通計画の位置づけとなるものとして、広島県地域公共交通ビジョンの策定を進めているところである。この交通ビジョンに関しては、県全域を対象とした地域公共交通政策のマスタープランとして、県や市町、交通事業者、利用者といった全ての関係者が、中長期的な視点を持って、公共交通の目指す姿とその実現に向けた政策の方向性を共有するものとして策定を進めているところである。また、このビジョンを策定することにより、市町の交通計画の指針として、県全域での公共交通の目指す姿を示し、大きな方向性を打ち出すことにより、市町と県が一体となった交通体系の構築を目指していきたいと考えている。スケジュールについて、対象エリアが県全域という広域であり、関係者も多岐にわたるので、今年度と来年度の２か年で策定することとしている。今年度は、現状や課題の抽出、目指す姿の設定、施策の大きな部分での方向性と言った骨子案を取りまとめる予定で、来年度は骨子案に基づく具体的な施策の内容を詰めていきたいと考えている。今年度においては、作成した素案を、予定では秋から冬にかけて、東広島市公共交通会議や各市町の公共交通会議で提示させてもらい、議論いただきながら、意見をくみ取り、地域の意見を取り込んでいき、実情に応じた計画にしていきたいと考えている。来年度については検討中であるが、例えば、県内全域をエリアごとに分科会を設置し、各エリアに該当する市町や交通事業者に分科会に入ってもらい、具体的な施策について議論を進めていけたらと考えている。

○塚井会長 この会議に数年関わる中で気になる点として、広域連携の観点がある。都市交通マスタープランというのは、基本的にはその都市のことを考えて作るものであるが、例えば需要低迷で打ち切りになる等、例えば本市だと呉に行く路線や、あるいは空

港線も通過するが、市域の中の方も当然使われるが、需要を見ると、こちらに用事があるのではなく、乗り換えをするというような使われ方をする路線がある。広域の路線、つまり県として判断するしかなさそうな路線、本市の場合は隣県とは遠いので、あまり県をまたぐ路線はないはずだが、近接する市町と連携する路線、境界上にある路線等、そういうものの扱いについて、なかなか一市だけで難しいものがある。公共交通会議はそれぞれの市町が持っているので、やむなく両方にかけるしかないとなる。この辺りについて、今の枠で何ができるのかということもあるが、県としてももう少し調整・方針等、動いていただけるところがあれば、お願いしたいところがある。現状は特に非常にまずいところまでは思っていないが、どうして両方で調整しているのかということが、不思議に思うこともある。主管する方が決めればいいのかもしいかなが、片方が決めるわけにもいかないのが、広域については県で話す方がいいのか、その辺は私もやっていて分からないと感じたところである。これは、委員としての意見であり、感想に近いものである。

その他質問等はあるか。

○全員 <意見なし>

○塚井会長 最後に1点だけ、先ほど石川委員からお話があった件、少しだけ返らせていただく。

住民の生活交通の確保をするときに、特に準拠法令周りの整理は、こういう会議体は法令そのものを議論するところではないので、実際の現場に即してやりやすいことを考え、無理のない範囲で解釈しながら使っていくという立場にならざるを得ないが、新しい形での交通の運行というのがどんどん始まろうとしている。自主運行組織もそう、自動運転はどれぐらいというのはあるが、徐々に、部分的には入っていくのだろうという風には予想される。そういった時にきちんとした、あまり考えたくはないが、係争事項になった場合、安全運行や事故・災害などがあった場合、裏付けとなる法令あたりをしっかりと整理できれば、なかなか安心して動けないのではないかと考える。現場で必要なのでこういう運用をする、という形だけでなんとか進んでいくのは若干危険か、というのは、ご意見いただいて私も改めて気づいたところである。現状において、私自身もそこまで勉強してないので、もうこの問題があるということを示しはできないが、懸念はするところである。例えば自主運行組織というのはどう運行されていて、基本的な方針としてはどうするのか、あるいはその準拠になる法令、運行に関しての法令はあると思うが、運営上の赤字はどう考えていくのか、何をどこまで誰が責任を持ってやっていくのか等、法令というより運用則に近いと思うが、その整理はおそらく県の方でしていただければならないのかなと、こういうビジョンを示していただくという機会に改めて、会議体の中では難しくても、その懸念があるということは、認識しておいていただきたいと思う。これも意見である。

他に意見はあるか。

○全員 <意見なし>

○塚井会長 こちらも続いて審議される予定である。年度内に必ず経過が報告される機会があるということで、もう少し具体的な内容が出てきた段階で、審議ということで、中身について検討いただく機会がやってくる。今日は方針であり具体化していないので、なかなか方針がまずいということは難しいかもしれないが、次回以降もよろしく願います。

それでは只今の件、協議は以上としたい。

終了