

令和4年度第5回東広島市地域公共交通会議 議事録

1. 日時

令和5年3月28日（火）10:00～

2. 場所

東広島市役所 北館2階（201）

3. 出席者

塚井会長、山本委員（代理：山口課長）、田島委員、河内委員、山根委員、坪内委員、佐久間委員、古田委員、河井委員（代理：二宮計画課長）、川野委員、秋本委員（代理：金森主任）、藤井委員（永島主任）、石川委員、阪垣委員（代理：武田次長）、竹江委員、惣引委員

4. 議事次第

- 1 開会
- 2 報告事項

2 報告事項

- (1) 東広島市都市交通マスタープランの改訂状況について……………（資料1）
- (2) 東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改訂状況について……………（資料2・3）
- (3) 地域公共交通導入伴走支援の支援状況について……………（資料4）
- (4) 西条エアポートリムジンの運行再開について……………（資料5）

3 審議事項

- (1) 令和5年度東広島市地域公共交通会議予算（案）について……………（資料6）
- (2) 自動運転・隊列走行BRT検討分科会の設置について……………（資料7）

報告事項（1）東広島市都市交通マスタープランの改訂状況について

○塚井会長：前回の会議でも物流に関することを少し発言しましたが、関連して2点ほど確認をお願いしたい。1つ目は、国道事務所の方はご承知だと思いますが、重要物流道路のデータベース化をコロナの期間の2020年か2021年か2022年に国の施策としてされたはずだと思う。基本的に重要物流道路というのは、港湾や空港や産業団地などを結ぶ国の幹線道路を指すものだと理解しているが、その出口と入口を考えていくと最終的に国幹道だけで重要な物流道路が構成されているとは思えない。何が言いたいかというと、工業団地の出入口あるいは一部の区間に関しては、基本的には国幹道だけでできていると思うが、最後の部分にあたる工業団地の入口までが国幹道なのかどうかというと市道が混ざっていてもおかしくないと思う。会議の趣旨から外れるが、道路ネットワークという意味では重要な話なので、都市交通マスタープランに基幹的に記載しておかないと予算のつけ方が難しくなるのではないかと考えている。何かしらの補助があるかもしれないし、市道は市でお願いするというだけの話になるかもしれないが、その確認をお願いしたい。もう1つは、小口の配送についてで、住宅に関連するような配送やコンビニなどは多頻度で出入りされており、住居内道路のレベルで問題が出てくる可能性のある話だと思う。市内の様子を見てみると、多くの場所は問題が改善されているように思うが、局所的に狭い道路もある。関係機関を通じてでもよいので、物流という観点から事業者の方にこの都市交通マスタープランの中に道路の段階構成を整理する上で、位置付けておく必要があるかどうかの照会をかけてもらいたい。

○事務局：塚井会長からご指摘のあった内容については、少し中で検討していきたいと考えている。

- 塚井会長：この会議は旅客交通なので、その観点から何かあれば伺いたいと思うが、いかがか。まだ修正の余地があると思うが、幅広く捉えようとしている努力の跡は見えてきたと思う。よろしければ、次の機会にお伺いしたいと思う。
- 事務局：現在、お示しをしているのは素案の前段の試案となっている。文言や表現などの修正については、関係機関の皆様にも照会をさせていただきながら素案や成案に向けて作業を取り組んでいきたいと思っているので、引き続き連携、ご協力のほどをよろしくお願ひしたい。

報告事項（２）東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改訂状況について

- 塚井会長：西条～豊栄線の利用状況について減少が著しいという説明があったが、バス路線の状況について芸陽バスの田島委員に補足をお願ひしたい。
- 田島委員：全体的には、コロナの影響もあって厳しい状況ではあるが、徐々に回復しているところだと思っているが、近い将来には説明のあったような数字に落ちてくるのではないかと予測をしている。西条～豊栄線については、事務局から説明があったように賀茂北高校の通学がメインとなっている路線で、一般の方の利用が非常に少ない。コロナの影響もあるかもしれないが、学生がどんどん減っていく状況もあるので、一般の方の利用をどのように伸ばしていくのが今後の鍵になってくると思う。
- 塚井会長：ありがとうございます。続いて、中国ジェイアールバスの河内委員いかがか。
- 河内委員：事務局からの説明にもあったように、当初の計画策定値からは豪雨災害やコロナの影響により大きく状況が変わっている。当初の計画で言えば、弊社が運行している西条～黒瀬間の便数を増やし、充実させるという内容であったが、利用状況が減少していることもあるので、当初の計画通りには中々いかないと思う。今後については、当初の計画からの内容見直しといったところについても引き続き協議をしたいと思っている。コロナの影響により、会社としても厳しい状況にあるので、現在も高速路線の廃止や事業所の見直しといった間接経費等を含めた経費の削減を進めている状況である。収入が増えるという状況ではないが、できるだけ効率の良い交通体系にできればと思っているので、引き続きよろしくお願ひしたい。
- 塚井会長：ありがとうございます。それでは広島電鉄の山根委員にお願ひしたい。
- 山根委員：従来から利用者の自然減は毎年2～3%というものがあったと思うが、さらにコロナによる影響が追い打ちをかけて、説明のあった22%という落ち込みになっていると思う。当社が運行をしている広島地区においても似たような減少傾向となっており、東広島市だけの現象ではないと感じている。コロナによる新しい生活様式に変わってきている中で、公共交通をどう持続可能なものにしていくかを我々事業者だけでなく、地域や行政なども課題として認識してもらいたいと思っている。国においても、公共交通への取り組みや考え方を根本的に見直そうとされており、昨年からは色々な検討会が開催されており、これからは具体的に何をどう取り組んでいくかを議論の中で具体化する必要があると思っている。東広島市の利便増進実施計画の改訂においても、大きく環境が変わった中で見直す必要があると感じている。最初に説明があった志和地区の交通結節点整備の再検討について、私自身が昨年の秋からこの会議に参加している関係で、元々の計画を承知していないが、場所は志和インターチェンジ周辺でよいか。
- 事務局：はい、そうです。
- 山根委員：志和地区に結節点を整備予定としているのは、人の流れの関係や高速道路の活用などの理由があつてのことだと思うが、そもそも志和町のこの場所が結節点を整備する適地なのかどうかイメージがもてないので、理由を教えてください。また、再検討は何を検討されるのか教えてください。
- 塚井会長：それぞれ3社の方から状況に関する補足をいただいたが、この議論は後にさせてもらい、まずは質問について事務局から説明をお願ひしたい。

- 事務局： この志和地区に結節点を整備する理由としては、志和インターチェンジ付近には志和循環線や高速バスが乗り入れを行っており、バス路線の再編や高速バスとの乗り換えなどの利便性を上げるために検討を行っている。また、志和方面を經由する路線には、西条～広島バスセンターの路線も通っているので、新しい交通結節点の利便性向上に向けて、運行事業者の方とも協議を進めていきたいと思っている。
- 事務局： 補足にはなるが、まずは東広島市内に新たなバスの交通結節点を順次整備していくという方針を東広島市の地域公共交通網形成計画の中で示している。バックデータとしては、東広島市で実施した都市交通現況調査やパーソントリップ調査から交通需要予測を行い、市内に新たな4か所のハブを整備していくというデータから適地が示されており、その中の1つが志和地区の交通結節点となっている。それぞれ4か所の交通結節点は路線再編等の役割というコンセプトを定めており、指摘があった志和地区の交通結節点は、志和地区を運行している高速バスや生活交通の1つのハブとして整備し、後背地にある工場や住民の方が利用できるような持続可能な取り組みとして、志和地域における高速バス等の拠点というコンセプトで整備を進めていく計画となっている。
- 事務局： 山根委員から質問があった再検討の内容については、平成28年に作成したレイアウトを基に再度公安等の関係機関の意見をいただきながら、整備を行った下見・鏡山地区交通結節点や現在検討を行っている黒瀬地区交通結節点をベースに規模についての再検討作業も行っている状況となっている。
- 塚井会長： 結節点に関して記憶が定かではないが、広島大学に整備された結節点については、パーク&ライドを想定されてないと思うが、どうか。
- 事務局： 大学会館側に機能の一部として、整備が完了している状況となっている。
- 塚井会長： 各拠点ともバスの拠点だけで考えてしまうと少し苦しくなるので、広域拠点ならば、自動車が駐車できるようにした方が良くと思う。ただ、駐車できるようになると必ず放置車両の問題が発生してくるので、どのように管理していくのかが問題となってくる。有料にすれば、放置車両は軽減するが、利用者が少なくなる上に管理するための人間が必要となり、無料にすれば、放置車両が発生してしまう。自動車というのは、日本の法律だと放置されたら、なかなか撤去できないことになっており、都市部でも大きな問題となっている。バス結節点のパーク&ライドにも同じ問題があるが、個人的には駐車できるようにした方がバス利用者や都市交通の利便性という意味で良いと思う。ただ、管理が大変となるので、うまくできる研究をしてもらいたいと思う。話が逸れたが、全般の話に戻って、今の説明で山根委員よろしいか。
- 山根委員： ありがとうございます。4つのハブという説明があったが、志和地区と黒瀬地区、下見・鏡山地区ともう1か所はどこになるのか。
- 事務局： 計画に示されているもう1か所は福富地区となっているが、現状としては事業化の見込みは立っていない。
- 塚井会長： 情勢の変化もあるので、少し見直しをしていく方向となると思うが、具体的に事業が進む場合はそれぞれの事業者の方にも報告があると思う。それでは、資料に戻って、平成27年度と現状のバス利用者の減少を詳細に数値として示されているが、いかがか。
- 古田委員： 先ほど、西条～豊栄線の利用者の減少が賀茂北高校のクラスや学生数が減ったことが要因にあるのではないかという説明があったが、これは賀茂北高校だけの話ではとどまらず、子どもの数が減っているという現状が一番大きいと思う。その中で、公立高校でも色々と問題となっているが、私立高校への移行ということが考えられている。実際の生徒数は確実に減っているが、私立高校へ進学する生徒数は減っていない状況で、私が住んでいる竹原地区でも高校の受験者数は減っているが、私立高校へ進学する生徒数は減っていない。竹原地区で言えば、一番進学が多い高校は近畿大学付属広島高校となっていて、竹原から進学する生徒数は減っていない。と

いうのも、竹原から学校専用のバスがあるので、それを利用すれば、通学ができるからだと思う。実際、私の子どももそうだったが、西条農業高校や賀茂高校といった公立高校へ進学しても、なかなか良い時間帯のバスがないのが現状で、行きが良くても、帰りに部活をして帰ることができない時間帯しかバスがないため、竹原方面から西条方面の公立高校へ通学しようとする子どもがいなくなっているのだと思う。安芸津方面や呉方面からを考えたとしても同じことが言えると思う。実際に子どもの数は減っているが、子どもの進学先が公立ではなく、通学バスといった専用の通学手段がある私立に流れているということも要因の1つではないかと思った。

○塚井会長：ありがとうございます。深刻な問題だと思う。私立の大学でも同じことだが、独自に交通手段を用意されることが多く、学生を集められている。公立高校としても学生数があまりにも少なくなってくると、統廃合という話が避けられないものになってきている。今の意見を聞いていると、統合という形になっても、統合した先の交通の便が悪いと結局同じ事が起こる可能性があるということだと思う。昔から言われていることだが、幹線の脇に土地利用を進めるということが、基本的には交通網と土地利用の関係で言えば正解になる。つまり頻度の高い路線のような交通が確保されているところの近くに立地そのものを変えていくという考え方が長期的には必要だと思うが、非常にセンシティブな話であり、簡単に実現しないと思う。従来だと、土地利用に合わせて交通網を巡らせるという考え方だったが、都市交通の長期的な戦略で言えば、先に需要のあるところにさらに学校の需要を乗せていくという考え方がどのような交通計画でも良い傾向となる。学校にとっても、その先の定員確保に苦勞することがなくなるというメリットもあるが、非常に大きな投資が必要となるので、軽々に申し上げることではないと思うが、一般論としてどのような施設でも同じことが言えると思う。寺家駅に関して、駅周辺の開発が今後も進み、恐らく循環線の整備も進むと思うが、この先の立地を考えるという上で重要な拠点になると思う。市として少し頭に入れてもらいたいのが、沿線の開発を宅地で許すのか、それとも重要な拠点を移してくるのか、経費がかかることだが、タイミングがうまく合えば新たな拠点を整備して、路線もくっつけて考えることができれば、その問題は一応解決するかと思う。

貴重なご意見ありがとうございます。その他、気づきの点はいかがか。寺家駅に関して、バス路線が結節できていないような説明があったと思うが、どのような印象を持たれたか、JR西日本の山口課長にお願いしたい。

○山口課長：今までの話の流れの通りだが、寺家駅がということではなく、公共交通事業者としては鉄道が良ければ、バスが良ければということは本末転倒だと思っている。寺家駅ができたからバスの利用者が減ったというのは、あまり望ましい形ではないが、寺家駅によって利用者の利便性が高まり、医療センターに行きやすくなったということであれば、全く差し支えないし、またバス事業者の方の負担が減ったということであれば、非常に良い形だと思う。ただ、バスの利用者が減ったから良くないという評価をするのは少し早いのではないかと考えている。当社としても、公共交通に高校生も含めて乗車してもらおう環境をしっかりとつくっていくためには、事業者間での連携を行い、しっかり良いネットワークをつくっていくことが大事だと感じている。

○塚井会長：その他、いかがか。乗務員の方として坪内委員にお願いしたい。

○坪内委員：現場を担当している乗務員に聞いたところ、説明があったとおり賀茂北高校の利用者がかなり減っている。また先ほど意見があったが、私学の学費がここ最近下がっており、西条から交通費を支払って賀茂北高校に通学する場合と、西条からJRで広島市内の私学へ行く場合の大差がなくなっていると思う。また、豊栄町の人口自体も減少しており、高齢の方の人数も減少していると乗務員から聞いている。バス代の関係になるが、必要な時だけバスを利用し、それ以外は親の送り迎えとい

う乗り方も増えてきているという話も聞いている。

- 塚井会長：ありがとうございます。やはり社会的な変化や少子化ということもあるが、コロナ禍の間に休校もあり、定期という考え方が一時控えられた傾向もあるのだと思う。令和5年度に関しては、新しい様式の最初の年になるので、色々なことが明らかになると思うので、そのあたりの様子も見ながら、計画を進めてもらいたい。その他、いかがか。もし、よろしければ報告事項（2）東広島市地域公共交通利便増進実施計画の改訂状況についての協議は以上とする。

報告事項（3）地域公共交通導入伴走支援の支援状況について

- 塚井会長：少し確認だが、志和地区で想定しているバスの大きさは小さなものになるのか。
- 事務局：運行をお願いする予定の運行事業者の方と調整中ではあるが、ジャンボタクシー程度の大きさを想定している。
- 塚井会長：では、現行の志和地区から八本松駅までの路線はフルサイズの大ききなのか。
- 事務局：一般の路線バスは、フルサイズとなっている。
- 塚井会長：わかりました。デマンドで具体的に運用するのであれば、路線バスの時間帯と接続がとれるように運行時間を決めておいた方が良いと思う。時間を決めずに運行してしまうと、路線バスに乗り継げないものを提供することになってしまう。車両については小さいものを想定されているので、本線のバスに乗り切れないということは生じないと思うが、連携をうまくとって、面白いやり方としてもらいたい。スクールバスとの連携については、路線が合致すれば可能だと思うが、路線が合致しなくても時間帯で使い分けることができれば、不可能ではないかもしれない。実現可能な方向になりそうであれば、ぜひ検討してもらいたい。既存路線がないので、小谷地区での取組みの方が先行しそうな感じがするが、いかがか。
- 事務局：概ね両者とも並行して進んでいるが、小谷地区は志和地区と異なり、基本的に定時定路線の形でやっていこうという方向性となっている。想定している交通事業者として、地元のタクシー会社へも声をかけさせていただき、事業への参画について快諾をもらっているので、調整は進んでいくのではないかと考えている。
- 塚井会長：ありがとうございます。志和地区については、今日の資料を見る限り、調整事項がいくつかまだ残っているような感じを受けたが、小谷地区についてはかなり具体的にできてきていると思う。調整は大変だと思うが、是非引き続き進めてもらいたい。
- 事務局：地域が主体的に運営に関わってもらい、地域で運行組織を設置してもらうことを前提に進めている。今後の協議の中で話が中々まとまらない可能性も考えられるが、目途としては、それぞれの地区で10月頃からの実証運行をスタートできればと考えている。進捗状況については報告をしながら進めていきたいと思っている。
- 塚井会長：ありがとうございます。停留所周りについては、常に問題となるので、車両が小さいからといっても、安全確保の問題もあると思う。地元の方にもよく理解をいただいて、進めてもらいたいと思う。志和地区について、芸陽バスの田島委員いかがか。
- 田島委員：地域の方がヒアリングに来られた際に、当社から厳しい意見も出させてもらったと思うが、一般の路線バスとコミュニティバスの両方が今後共存していく必要があるということをご理解いただきたいと思う。
- 塚井会長：既存の事業者の方と地元の方とのコミュニケーションがしっかりとれるように、市が橋渡しの役割となって、進めてもらいたいと思う。以上で、報告事項（3）地域公共交通導入伴走支援の支援状況については終了とする。

報告事項（4）西条エアポートリムジンの運行再開について

- 塚井会長：前から少し思っていることだが、呉～広島空港線と兼ねる方法はないのだろうか

思っている。事業者の方がどう考えているかということはあるが、例えば、全部ではなく、一部だけでもできないか、時間帯によっては乗り切れる、乗り切れないという問題もあるが、呉市と協議する余地はあるのではないかと一般論として思う。そのようにしてもらいたいという訳ではないが、需要がある早朝便と最終便以外の日中に関しては可能ではないかと感じている。別のところをコントロールする必要があるので、若干呉市に負担がかかる可能性はあると思うが、少し頭の中に入れておいてもらいたいと思う。強い意見ではありません。その他、いかがか。よろしければ、報告事項（４）西条エアポートリムジンの運行再開については以上とする。

審議事項（１）令和５年度東広島市地域公共交通会議予算（案）について

○塚井会長：ただ今の説明に関して意見や質問等はないか。よろしければ、計画の改訂について、運輸局の立場からコメントをもらいたいと思うが、川野委員いかがか。

○川野委員：今回、改訂の準備をしていくということだと思うが、新しい計画には補助金関係についての位置付けや目標設定についても記載が必要となってくるので、利便増進計画等も含めて、打ち合わせを重ねて連携していきたいと思う。

○塚井会長：ありがとうございます。それではその他、気づきの点があれば、発言いただきたい。もしよろしければ、ここまでで審議としては終了したいと思う。審議案件となっているので、交通会議として判断を行いたいと思うが、予算（案）について合意したものとしてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長：それでは、審議事項（１）令和５年度東広島市地域公共交通会議予算（案）については、合意したものとする。なお、細かい字句の修正等があれば、私に一任いただきたいと思う。

審議事項（２）自動運転・隊列走行BRT検討分科会の設置について

○塚井会長：座組の確認だが、分科会は資料に記載のある方々で構成をし、それを幾人かのグループに分けて、ワーキンググループをつくるという趣旨で分科会を設置するという事でよいか。

○事務局：はい、現時点ではそのように想定している。資料に想定する課題として①～⑤を示しているが、現時点でも色々な検討項目・分野があると考えている。座組として、分科会員の方がこのテーマに沿って、全ての具体的な調査・研究を行うというよりは、分科会の下にワーキンググループを設置していく方が効率的ではないかということで、事務局の中では考えている。

○塚井会長：分科会の目標の箇所に市民の関心を高めていくということが記載されているが、ワーキンググループの中に市民の方が入っていないのは目的と違うのかなと感じている。社会的な必要性という観点から言うと、この事業が実現した際に利用者として一番想定されるのは広島大学の学生だと思っている。また、学生から従来のバスに対しての付加価値に関する意見も聴取できる可能性があるのではないかと感じている。広島大学の学生だけでなく、場合によっては高校生でも良いかもしれないが、参画されやすい方を市民の中心に据えられてはどうかと感じた。この意見については分科会の方に情報だけ伝えてもらえれば、考えていただけたらと思う。もう一つは、分科会の内容について、途中経過を本会議でも報告してもらえるとということによいか。

○事務局：適宜、本会議にも報告しながら、進めていきたいと考えている。

○塚井会長：前回の会議で説明があったかと思うが、先進的な乗り物ということで技術的な検討や情報発信についても検討も進められるということで、本会議で議論するには少し専門性が高いという趣旨での提案かと思う。先ほど、学生の方はどうかと発言したが、年齢で限るものでもないので、できるだけ色々な方に知ってもらう機会を設け

てもらいたい。関心を高めていくということは、分科会の一つの目的であって、全体としての目的ではないので、そのようなワーキンググループを設置する場合やワークショップ等を実施する機会があれば、是非留意してもらいたいと思う。その他に意見等がなければ、判断に入りたいと思う。審議事項（２）自動運転・隊列走行BRT検討分科会の設置について合意したとしてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長：はい、ありがとうございます。それでは、ただ今の件について、合意したとする。先ほど同様、細かい字句の修正等があれば、私に一任いただきたいと思う。

その他この場で知らせたいこと、話をしたいことがあれば、是非発言をお願いしたい。

○山口課長：JR西日本からの情報共有にはなるが、4月16日の20時30分頃から線路の切り替え工事の関係で、広島駅から海田市駅の上り線について運転休止の予定となっている。上り線については、バスでの代行を計画しており、下り線については少し減便して運行する計画としている。詳しくは、ホームページを確認してもらいたいと思う。ご迷惑をおかけするが、何卒よろしくお願いしたい。

○塚井会長：ありがとうございます。

私からも一点だけ。裏で輸送力になっているものに関する調査をしてもらいたいと思う。具体的には、病院から出ているバスやとくし丸等の移動販売車で、例えば移動販売車と言えば、買い物需要を当て込んでバスの計画を立てても、移動販売車が入っている地区だと思ったような需要が見込まれない可能性がでてくると思う。次に貨客に関する話で、話に時々出てくる混載は、法律上色々問題があるので、簡単にはいかない部分もあるが、議論として出てくる要素の一つだと思う。昨年、コンソーシアムがゆめタウンと連携して、広島大学周辺で実施した事例のように、買い物需要を移動しながら賄うという傾向は出てくるかと思う。遠い話であれば、マスタープランに記載すべきかと思うが、具体的なものであれば公共交通計画での検討が必要になってくると思う。ピント外れであれば、申し訳ないが、少し注意をしてもらいたい。他に何かご発言等あればお願いしたい。

○惣引委員：市の交通政策を担当しております地域振興部の惣引です。一言、お礼のご挨拶を申し上げます。平素は当会議や交通施策にご協力をいただき、お礼申し上げます。また本日は、年度末の大変ご多忙の中、会議に出席していただき、終始熱心に議論いただき、誠にありがとうございます。近況となりますが、先日、3月18日に広島大学中央口にバス交通結節点を供用開始し、路線の再編や利便性向上、また効率化等を期待していくところです。先ほどありましたBRTも将来の実用を目指すものですが、隊列の編成や解除によって幹線フィーダーの在り方も見据えていきたいと感じています。また、翌日の3月19日には東広島安芸バイパスも供用され、広島広域都市圏における交通の体系も変わっていくと捉えているところです。路線バスの再編のみならず観光交流等においても、交通結節点が大いに効果を上げていきたいと思っており、それには議論いただいたように鉄道、バス、コミュニティバス、またタクシーも含めて、それぞれが共存するような形で相互補完関係を形成し、本市の交通体系が将来にわたり持続可能な形で確立されていくことを目指していきたいと改めて感じています。引き続き、皆様のご協力をお願いします。

○塚井会長：はい、ありがとうございます。委員の皆様には会議の進行に協力をいただき、お礼申し上げます。以上で、令和4年度第5回東広島市地域公共交通会議を終了とします。

以上