

令和4年度第4回東広島市地域公共交通会議 議事録

1. 日時

令和5年1月30日（金）14:00～

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：山口課長）、田島委員、河内委員、山根委員、坪内委員、山田委員、佐久間委員、古田委員、河井委員、川野委員、秋本委員（代理：牛尾技師）、藤井委員、石川委員、阪垣委員（代理：武田次長）、竹江委員（代理：荒金参事）、惣引委員

4. 議事次第

1 開会

2 新任委員の紹介

3 報告事項

(1) 地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）及び利便増進実施計画（地域公共交通再編実施計画）の進捗管理について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料1・2）

(2) 国立大学法人広島大学、東広島市及び西日本旅客鉄道株式会社による公共交通の機能強化等に向けた連携協定の締結について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料3・4）

4 審議事項

(1) 海風バスの利用促進について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料5・6）

(2) 豊栄そよかぜ号の車両導入に伴う移動円滑化基準適用除外認定申請に係る協議について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料7）

(3) 東広島市都市交通マスタープラン改訂の素案について・・・・・・・・・・・・・・・・（資料8）

5 その他

(1) 広島県地域公共交通ビジョンの策定状況について

（広島県地域政策局交通対策担当からの説明）

5. 発言要旨

報告事項（1）地域公共交通計画（地域公共交通網形成計画）及び利便増進実施計画（地域公共交通再編実施計画）の進捗管理について

○古田委員：地域公共交通の利用者数の3ページの表を見る限り、豊栄、安芸津、河内、黒瀬とそれぞれあるが、黒瀬さくらバスだけがコロナ禍においても、他の地域に比べて（利用者数が）全然減っていないと思う。逆に増えているような形になっている。他の地域では、コロナの影響でものすごく利用者が減って、だんだん回復してきているようだが、黒瀬さくらバスだけを見ると、令和2・3年で少し減ったというのはあるが、平成27年度からの数を見てみると、減らずにコロナ禍においても利用者数が増えているという状況がある。なぜだか分かるか。

○事務局：他のコミュニティバスと比べて、黒瀬さくらバスの利用者の減少幅がコロナ禍においても、かなり抑えられているという一つの要因としては、他のコミュニティバスは、市が運行事業者に直接委託を行っているが、黒瀬さくらバスの場合は黒瀬地域の各住民自治協議会が集まって組織となった団体が運行主体者となっている点だと思ふ。実際バスを運行しているのは、中国ジェイアールバスだが、地域が主体となって黒瀬さくらバスを運営しているというところで、地域の方が積極的に関わり、

声掛け等の利用促進を行っている。そのような利用促進を行っていることが利用者数に違いが出ている要因だと認識している。

○塚井会長：言葉の確認になるが、同じページの下に書かれている公共交通空白地と記載のあるところで、公共交通空白地域外人口と書かれているが、要するに駅やバス停の近くに住んでいる人たちという意味ということだと思う。否定の否定みたいな形となっているので、頭が混乱するが、単に駅やバス停の近いところに人口が分布しているかどうかを見ており、総論としては改善しているが、例外になっているところもある、ということを経験したということではよろしいか。

○事務局：はい、その通りです。

○塚井会長：資料で言うと、4ページに行政負担という記載があるが、表の中の一番左側が平成27年度で2億6000万円、令和3年度は5億円弱という推移となっている。倍とは言わないが、全体としては1.8倍程度上がっている。この増加傾向について、今すぐどこそこの路線をという話にはならないが、ただ管理上は懸念すべき状況であるという認識になると思う。この推移状況について、コロナという状況もあったが、事業者の方から利用促進に向けて、あるいは利用実態からこの支出状況となるということについて、もう少し補足をしてもらいたい、いかがか。

○田島委員：行政負担の中で路線バス補助が大きなウェイトを占めていると思うが、これについては全体的にマイカー利用者に比べてバスの利用者がどんどん減っている状況であり、かかる費用は努力してもほとんど変わらないという実態がある。現在、元々赤字だった路線の利用者が減って赤字が膨らんでおり、その部分を補填してもらっている状況なので、減った分だけ補助金が増えるという仕組みとなっている。したがって、今後コロナが収束して、利用者が増えてくると、路線バス補助も減ってくるのではないかなと思っている。

○河内委員：補助金に関しては、芸陽バス様が言われた形で推移しているのではないかなと私共も思っており、コロナの影響で収入がなかなか戻ってきていないというのが実態としてある。そういった中で、国を始め東広島市を含めて行政からの支援をいただきながら、なんとかバス事業を維持しているというところがある。コロナが収束してもらいたい、このままの状況が続くとまだまだ厳しい状況が続くのではないかと認識している。引き続き、生活交通を維持するために行政からの支援をお願いできたらと思っているので、よろしくお願ひしたい。

○山根委員：今、芸陽バス様と中国ジェイアールバス様が発言されたように、当社もバス利用者の回復というのが非常に苦しい状況が続いている。当社としてもこのコロナ禍の3年間の中で、自助努力として、運行の効率化やダイヤの見直し等、路線維持の取組みを進めてきたが、それでは追いつかない部分が多分にある。コロナの影響については、10年分の利用者減が一気にきたという言われ方もされており、大きな影響となっており、これからの路線の維持確保を図っていくためには、公的な支援というのが非常に重要な役割を果たしていくと思う。国も公共交通のR・デザインという検討の中で、官民の共創という考え方を示しており、より一層の行政からの支援が必要な状況になっていると思う。事業者としてもできることはこれからも継続して取り組んでいくので、行政においても可能な支援の取組みや効果的な施策としてどんなものが考えられるか等をこのような公共交通の会議の中で、是非検討してもらいたいと思っている。併せて、利用促進という観点で、高齢者の免許返納やカーボンニュートラルに向けての社会全体での方向性等、公共交通の役割や利用率を高めていくようなソフト的な施策についても並行して考えていきたいと思っている。そのようなテーマについては、この会議や公共交通計画の策定の中で利用促進について具体的な議論ができればと思っている。

○山田委員：我々タクシー事業者の中でバスの運行を担っているのはスクールバスの運行で、費用が非常に上がっていると思うが、これは過疎地の小学校の廃校が増えており、例

例えば3校あった学校が1校にまとまり、それに対する輸送が増えている。今年からは志和地区でスクールバスの運行が始まっているが、遠くにある学校が1つに集まったという流れで、スクールバスにかかる費用が年々上がっている。過疎地においては人口や学生数が減っているということで、このような現象が起きているのだと思う。

○事務局：数字は大事なので、しっかり会議として管理していくというスタンスだが、数字だけを見ていてサービスを疎かにすることは許されないと思う。交通はインフラになるので、各社から様々な状況を忌憚なく報告してもらったと思う。非常に難しいところではあるが、会議としてできるだけ利用促進増と効率化を進めていかなければならないという認識できたと思う。

報告事項（2）国立大学法人広島大学、東広島市及び西日本旅客鉄道株式会社による公共交通の機能強化等に向けた連携協定の締結について

○古田委員：今、説明があったように色々はまだ案の段階だと思うが、資料の16ページに記載されているBRTのイメージは、わかりやすく言うと広島市内の路面電車みたいな感じだと思えばいいのか。路面電車のレーンが道のど真ん中を突き抜けているような感じで、バス専用レーンができるイメージなのかなと思っているが、そのような認識でよいか。

○事務局：バス専用レーンの設置という案でイラストに示しているが、専用レーンと言っても、道路の構造や交通状態によって色々あると思う。2015年に策定した総合交通戦略においては、中央走行方式の走行レーンをイメージ的に分かりやすく伝えるためにこのようなイラストを使っている。今後については、どのような運行が全ての交通にとって一番円滑なのかというところを広島大学と一緒にシミュレーションをしながら検討していくという流れを想定している。

○塚井会長：私見という形で申し上げますと、（古田委員の質問に関して）概ねそういう理解でよいと思う。ただ、走行空間が中央側か歩道側かについては、どちらにしても何かしらの問題があるという状況だと思う。中央側については、路面電車を想像してもらえれば分かると思うが、電停を設ける必要があり、かつ横断をしないといけないということが当然発生してくる。他方で、歩道の近い側を走行空間とすると特に左折レーンや沿道への出入りの箇所に対する処理の問題が出てくる。もちろん、走行空間を中央側にする場合は専用レーンを1つ新設することや車線を増やすという話になり、簡単には実現しないと思う。また、中央側に設置する電停型のバス停みたいなものがうまく運用できるかどうかということもある。歩道側に近いところを走行空間とする場合は、様々な交差点や特に通行する自転車についての安全を確認しながら、きちんと運行できるのかということになってくる。したがって、正直申し上げますと、どちらが優れているとも言い難い。可能ならば、今のまま入るのが最善だと思うが、自動運転バスにそこまでの機能が付加できるかどうかということだと思う。

審議事項（1）安芸津海風バスの利用促進について

○塚井会長：資料63ページに記載がある令和4年度予算の変更について、色々な理由があると思うが、再編推進事業支援というのが事業費に加わるというところが、一番大きい変更箇所という理解でよいか。総額が変わらないように調整をしていると思うが、支出を見込んでいなかったものを適正な目的と認めた上で、事業化しようとしているので、途中ではあるが遡って予算を修正する提案をしているという趣旨でよいか。

○事務局：その通りです。地域の方と協議をしていく中で、ダイヤを変更した方が良いのではな

いかという結論に至り、またダイヤの変更に伴って手引書も更新した方が良いということで、当初は想定していなかった業務を追加する予算の変更を行いたいと思っている。

- 塚井会長：事務的な話と実務的な話がセットになって諮られている状況であることが分かった。今回は、要望や協議の中でという経緯があるが、次年度以降もこのような事業が事業化されていく可能性があるという理解でよいか。
- 事務局：次年度以降もこういう形で事業化していく可能性は十分あると認識している。
- 塚井会長：委員としての意見になるが、無料試乗会の実施自体は非常に素晴らしいと思うので、是非進めてもらいたいと思う。ただ、タイミングの問題とターゲットの話で、先ほどの説明で明確にしていたのは、民生委員や地域内でコミュニケーションの中核を担う方に乗ってもらい、知ってもらうという趣旨と、広く一般の方に乗ってもらって、バスの利便性や足りない部分をモニタリングしてもらおうという同じような試みだが、若干趣旨が変わってくると思う。今回は年度末というタイミングでの実施ということで、転出や転入のタイミングと重なってしまうので、次年度以降実施する場合はいつ実施するのがよいのか判断してもらいたい。また、今回のように地域のコミュニケーションの中心を担われている方に「あれは良いから、あなた乗ってみてはどう」のようなことを伝えてもらうことは非常によく分かるが、イベントと絡めて実施する等いろんな形態があると思うので、もし継続して今後実施する場合には、狙いとタイミングをどういう形があるのかということを経験の実施でしっかり観察というか、事後に聴取してもらえれば、次の参考になると思う。
- 塚井会長：それでは、この件は審議事項になっているので、この海風バスの利用促進について関係する議案について会議体として判断を行いたいと思うが、この会議において同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、ただいまの件について会議体として同意したものといたします。指摘はありませんでしたが、もしも細かい修正があった場合には私と事務局と協議の上で適正に判断させてもらいたいと思う。

審議事項（２）豊栄そよかぜ号の車両導入に伴う移動円滑化基準適用除外認定申請に係る協議について

- 佐久間委員：資料６４ページの（３）の箇所だが、車いす使用者等、当該車両の利用に困難が想定される利用者については介護タクシー等にて対応を行うとあるが、このバスの料金と同じ料金で介護タクシーが利用できるということか。
- 事務局：基本的には、介護タクシーは介護タクシーの料金があると思う。障害者の方である場合には、助成券という形で市の支援をさせてもらっている。
- 塚井会長：事務局の補足はありませんか。
- 事務局：間違っていたら、運輸支局の方にフォローをいただきたいと思うが、この申請自体は事業者の保有車両についてのバリアフリー適用除外というものになる。（３）については、車いすを利用されるバス利用者への対応というところで、このような記載をしているが、そよかぜ号を運営する中で、介護タクシーを用意して、運賃をいただくという趣旨の記載ではないので、ご理解をいただきたいと考えている。
- 塚井会長：簡単に言うと、同等のサービスが受けられるというところまでは言及されておらず、他に手段が用意されているということが法令の要件になっているのだと思う。それ以上については、恐らく介護タクシーの料金での取り扱いになるのだと思う。
- 山田委員：介護タクシーは、介護認定者以外の一般輸送は認められておらず、すみ分けをしっかりとしていないといけない。これは認可の関係上、一般と介護の線が引かれているので、あくまでも介護認定を受けられた方という形か、あるいは先ほどお話があっ

たように市の助成券を使われる方のどちらかになると思うので、その辺を分けられた方が良いと思う。

○塚井会長：すぐに思いつく例外は、私が骨折をして車いすで1か月通うことになった場合に、バスに乗車したいが乗車できないので、介護タクシーに乗ろうと思っても乗れないということだと思う。それは、足を骨折している期間に介護認定を受けるということが通常ないので、例外が出てくるという指摘だったかと思う。実務上、様々な状況が出てくるので、特に指摘いただいたことは乗務員の方々が対応されて、苦勞されている可能性もある。規定自体は存在しているが、周知されていることが重要であり、もちろん乗務員の方も知らなければならないことであり、市も間違った対応をするとややこしいことになるので、注意してもらいたいと思う。

○山田委員：補足にはなるが、現在トヨタでつくられているジャパンタクシーは、介護の車いすも乗ることができる。時間は若干かかるが、今言われたような骨折されて車いすを利用される方でも積むことができ、全国的に利用されている。ただ、車両代が比較的高価であるため、地域によっては利用されていないことが多いかもしれないが、そういう形でタクシー業界としてはジャパンタクシーを利用してもらいたいと考えていただければ良いと思う。

○塚井会長：貴重な補足をいただいたかと思う。今回議題となっていることは、以前にも似たような案件があったが、このタイプの車両に車いすのスペースの設置やバリアフリーが難しいので、適用除外の申請をするという審議であり、しばしば、このような会議体で諮られる内容であるかと思う。

よろしければこの件について、本会議において同意したものとしてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長：それでは豊栄そよかぜ号の車両導入に伴う移動円滑化基準適用除外認定申請に係る協議についてはこの会議について同意したものとみなします。先ほど同様に、細かい字句等の修正については、私もしくは事務局との協議の上で適正に判断させてもらいたいと思う。

審議事項（3）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：都市交通マスタープランというものがそもそも何をしているのかという確認となるが、様々なシナリオにおいて、実態の交通調査と将来のバスの利用動向やバスだけでなく、JRや自動車など各交通機関について、全ての道路ネットワークあるいは居住地の分布、目的地のある施設の分布等々を加味して、試算されているのだと思う。93ページ以前のところでは、全ての各シナリオの下で状況がどうなるかが試算されており、その後のページでそれぞれのシナリオに対して数字を張り付けて、シナリオの評価を94・95ページでしている。例えば、バスの分担率の評価基準が現況以上となっているが、評価はことごとく×がついている。この×がつくということに関して、都市交通マスタープランでどういうスタンスで後半の施策を考えていくのかももう少し補足をしていただきたい。また、×がついていることが問題なのか、問題でないとしたら後半に出てくる文言の書きぶりはどのようになるのか、書き方あるいはその分析の狙いと意義そのものみたいな話になるが、少し補足いただきたいと思う。

○事務局：分析の狙いについては、道路と公共交通のそれぞれの施策を推進していくという流れの中で、例えばバスで言えば、持続可能な公共交通・生活交通として維持・確保していくという基本理念・基本方針を設定し、このまま進んでいくと推計上はバスの分担率が減少する。また、JR利用者も周辺地域では減少していくところもあるという推計を示している。推計の中で、これからの交通がどうあるべきかをこのシナリオ設定の前提で考えていく必要があると思う。サブタイトルにも書いているが、今とこれか

らの交通を考えていく上で、シナリオの結果の中でどのように施策を行っていくかというところを狙いとして、都市交通マスタープランを策定した。でき得ることは予算の範囲もあれば、事業としても大小さまざまなものがあると思うが、表に記載されている内容のように、道路については着実に現計画の整備を進め、公共交通の分野であれば、それ以外の分野と如何に連携して施策に取り組んでいけるか、また力を入れていくべきものは何なのかというところを推計上からある程度方向性を位置付けていくために、この交通マスタープランを定めたものです。

○塚井会長：私の理解にはなるが、説明にもあったように将来を診断するものなので、バスの分担率が現況以上とならず、×が並ぶからと言ってまずいということではないと思う。色々な条件で計算をすると、バスの分担率が思った以上に上がらないよさだということが記載されているのだと思う。アンケート調査によって、コロナに関する影響もシミュレーションされているが、例えば外出での買い物を控えて、オンラインによる買い物利用が進んでいくので、生成交通量自体が全体として減少することになると思う。具体的に細かく地域別にみていくと、どのような数字になるのかということも丁寧に記載されているという理解であり、○がつくようにシナリオを直すという話では基本的にないのだと思う。プロセスについて細かい説明をする時間はないが、かなり細かい内容が入っており、具体的な施策として考え得るものは何なのか、どちらかという苦しい方向の結果が出ている公共交通に対して、別の側面から生活を支えることや低炭素社会、デジタル社会等の側面から見た時に施策に不足がないかどうか、抜けがないかどうか、そのようなことが審議の対象となっていると思う。なかなか位置づけが分かりにくいのが、全ての交通関連施策の基本になっていくものになるので、内容についてご意見やご指摘をお願いしたい。

道路網の整備が進むことが全体の結果に影響する形となっているので、このようなシナリオの考え方について、河井委員にご意見やご指摘をお願いしたい。

○河井委員：道路交通については、色々と施策を展開しているところですが、広島国道の事業について、最近では、東広島安芸バイパスが3月に開通するというのを公表させて頂いた。残る事業についても国として早期に整備できるように努力していきたいと思っている。この都市交通マスタープランに記載のある事業については、計画が定まっている事業なので、着手ができれば速やかに整備ができるのではないかと考えている。一方で、先ほど触れられていたように道路整備が進むと自動車への転換という難しい部分もあるかと思うので、そのような施策については、皆様と情報共有しながら事業を進めていければと思っている。

○塚井会長：是非、国の機関として様々な道路事業の良い例といたしますか、各地域の会議に出席されることもあるかと思えますし、様々な機会の情報交換されていると思うので、都市交通マスタープランの完成までまだご指導をしていただければと思う。では続いて、公共交通側は良い推計結果にはなっていないが、この実態を見られてバス事業者の方に考えを伺いたいと思っている。山根委員はどのように考えられているか。

○山根委員：改訂となる都市交通マスタープランは、道路交通と公共交通という二つの側面での組み立てになっているのかなと感じたが、まちづくりというか都市のあり方という観点はどうなのかなと思った。他の市町では、立地適正化計画の策定に取り組みされており、地域公共交通計画を立地適正化計画と一体的に策定されていく自治体もあると伺っている。東広島市の場合は、道路交通も含めて交通だけにポイントを絞ったような計画のように感じたが、まちのあり方と交通の現状といった観点を今後の検討の中で要素として入ってくる可能性があるのか、またまちづくりといった観点との関連性についてどのような捉え方をしているのか教えてもらいたい。

○事務局：山根委員が言われた通り、今回の都市交通マスタープラン改訂の資料では、都市計画としてのまちづくりとの整合性や立地適正化計画について、なかなか表現ができてい

ないと認識をしているが、例えば立地適正化計画に関して言えば、このマスタープランの中で整合させていくべきものだと捉えている。この資料では直接見えないが、資料のバックデータについては立地適正化計画上、どのような人口集積を目指すのか、人口密度の目標値等細かい内容をデータに反映して、町別の人口フレームや交通量推計を示している。現行の都市交通マスタープランについては、策定した平成25年度当時に立地適正化計画がなかったので、指摘を踏まえて、まちづくりとの計画についても連動しているというところをしっかりと表示・表現をしていきたいと考えている。また、施策においても連動した内容にしていけるように皆様の知恵等もいただきながら、位置付けを行っていききたいと考えている。

○塚井会長：重要な指摘かと思う。居住地や土地利用に合わせて、交通計画を立てるということが今までの需要が伸びてきた時代の考え方だったが、公共交通ネットワークは現在逆転しており、拠点の周りを積極的に開発して、土地利用そのものを引っ張っていくという考え方もあると思う。どちらが主で従という訳ではないが、賑わいをつくるための交通網であり、交通網がこうなるから賑わいを創出するためにまちづくりをどうするのかという指摘だったと思う。どのように繋がっているのかを明示して取り組んでもらいたいと思う。

具体的な数値や例示も示されているが、いずれにしても公共交通にとっては若干厳しめの予想となっている。対応する施策について認識してもらいたいことは、このような予想・予測に基づいて考えていくと振興策や支援策についてもより一層広範囲に捉えていかなければならないということだと思う。ただ今の指摘のように抜けている観点や他の市町で議論されていることで、当市の中で議論されていないこと等があれば、是非お願いしたいが、いかがか。

最後に一点だけ、まちづくりに関しての言及があったので、言っておきたいことがある。地域公共交通会議は旅客ということで結構だと思うが、物流と産業立地に関する問題、特に道路ネットワークを考えていく時に港湾の周りや国間道の周りに指定される重要物流道路など物流拠点となっているところが市域の中にもあると思う。何が言いたいかというと、公共交通会議なので公共交通や旅客に関する議論が続けているが、事業者の方にとっての通行の利便性や安全性、デジタルトランスフォーメーションと道路整備、産業道路、物流道路、配送に関わること等、貨客にかかわることについても議論する必要はないのか。貨客は施策としては小さいものだと思うが、生成原単位が減った時に代わりに何がその役割を果たすのかを考えると、貨物が変わっていくのだろうと予想される。道路利用者が主体であることは間違いなく、その観点が都市交通マスタープランの中に入っている必要はないのかという単純な疑問なのだが、いかがか。旅客中心の計画で良いのか。

○事務局：塚井会長の指摘内容については、一旦持ち帰らしてもらいたい。今の段階でどういうところがいいのか、この都市交通マスタープランを策定した際の目的等もある中で、交通会議として各方面での委員の方々に協力をお願いするにあたって、どういった視点が必要なのかということも相談させてもらいながら進めていきたいと思っている。

○塚井会長：もう一点だけ、当市の中で新設予定のスマートインターが出てきていないと思う。需要予測に反映されていれば問題はないが、道路整備に連携していなければならぬものであり、アクセス道路としても物流道路でも使われるものなので、ある程度は配慮も必要だと思うが、いかがか。

○事務局：そのデータに関しては、今回のシナリオ設定の中で八本松スマートインターチェンジとして反映を行っている。

○塚井会長：では、最後の件の検討をお願いしたい。冒頭で説明があったが、都市交通マスタープランの改訂スケジュールが若干後ろ倒しの可能性があるという認識でよいか。

○事務局：そのように捉えてもらいたいと思っている。今回の素案については、素案という形で審議できるかギリギリの状況だった。冒頭に説明をしたとおり、素案としての中身の

構成や示し方については、まだ工夫をすべきところや慎重にすべきところもあると考えているので、引き続き審議いただきたいと考えている。

○塚井会長：今の説明だと、もう少し改訂の中身について議論する余地はあるだろうということだが、逆に言うと一部の交通機関についてはかなり厳しい状況が数字上に出てきている。施策の狙いとしては、その状況を見ながら適切なものを立てていくという理解をしてもらえれば結構だと思う。文章として見た時に、非常にきつい表現になっているとか、誤解を招く表現であるとか、そのようなところが残っている可能性があるのでは、特にそのあたりのスタンスについても意見をもらう機会がまだまだあると思う。暫定的な状況ではあるが、現時点での進捗状況について審議の形を調べたいと思うが、今日の内容について合意をいただいたと考えてよろしいか。

○全員 <異議なし>

○塚井会長：そうしましたら、鋭意スケジュールを早めてもらうようお願いをして、この議案については閉じさせてもらいたいと思う。

その他（１）広島県地域公共交通ビジョンの策定状況について
（広島県地域政策局交通対策担当からの説明）

○塚井会長：ただ今の説明に対して、意見や質問があればお願いしたい。

○惣引委員：東広島市の交通を担当している地域振興部です。本日提出した議題について様々な意見をいただきました。この度、都市交通マスタープランを改訂する意図は、これまでの間も説明をさせていただいているが、先ほど広島県の地域公共交通ビジョンとの整合性もしっかり確保していきたいと思っている。市議会での議論を少しこの交通会議でも報告をさせてもらいたいが、公共交通については大変厳しい状況下にある。特にコロナのこともありますし、原油価格高騰といった環境下にある中で運転手不足の問題もあり、様々な難しい課題を抱えているという議論がなされている。そうは言いますが、公共交通は住民の方々にとって生活に直結する大変重要なインフラであるということも併せて答弁をさせていただいており、利用者あつての公共交通だということも併せて答弁をしているところです。これまでこの交通会議でリ・デザインや3つの共創ということが謳われており、一つの運輸政策の転換期を迎えていると認識している。この点も含めて、本日報告を行ったBRTや自動運転、それからまちづくりと連動させた形での都市交通というものがいかにあるべきかという形で今後進めていきたいと思っている。引き続き、委員の皆様には様々な専門的な観点から意見をいただき、都市交通マスタープランがしっかりと地域の期待や関係者の皆様にとって有効なマスタープランに仕上げたいと考えている。少し総括的なことを私の立場で発言したが、引き続き委員の皆様にはよろしくお願ひしたい。

○塚井会長：今、当市の状況についても報告をいただいたが、認識としては広島県と同じ方向性を見ているということだと思う。今日の広島県からの説明は、県の立場でいくつかの新しい施策が立てられないかということや県という行政体としての利点を活かして、地域に役立つような具体的に言うと補助スキーム等になるかと思うが、そういうものも検討していくということだと思う。また、DXの絡みで言えば、今日の議題にもありましたが、自動運転絡みの様々な仕組みや総合的な交通決済サービス等も恐らく睨んでおられるのかなと思った。

県の立場としてこのような形で取りまとめる中で、分野をまたぐという話や空間をまたぐという話、市町村割になるということは当然施策の機動性やローカル性は良くなるが、バス事業者は市町村をまたぐ路線を多く持っておられる。例えば呉市の空港路線で言えば、呉市と空港間を直結で繋いでいるが、東広島市と協調運行をするような機会はないのかと考えると、その仲介をする立場の方はその路線にまたがっ

て共通の基盤で議論できる方がされるのが適切だと思う。そういう意味で広域連携、例えば広域路線への対応や都市間バスについてはまず県の役割として行っていくべきではないかと個人的には思う。

2つ目は、今朝は広域での交通障害だったと認識しているが、この雨や雪による影響についてで、直轄国道は国でしっかり管理をしてもらっているが、国道から流れ込んでいくところや分かれていくような県道や市道についての異常時での対応や素早い情報提供が必要だと思っている。先日、長岡市でクローズとなったが、当市も平成30年の豪雨災害時には異常事態となった。ただ、あれだけの激甚を常に念頭に置くというところではなくても、今朝のような交通障害があった場合に情報提供や関係機関の連携がもう少し取れていてもいいのではないかと思う。最近では国の機関からの情報伝達も相当早くなっている印象を持っているので、県としてどういう工夫をすともう少しスムーズなのか考えてもらいたい。社会としても混乱している時は、無理をしないという方向に進んできているので、今以上に情報伝達が重要になってくると思う。事業者の方や道路管理者との連携をしっかりもらおうと、よりよい案ができると思う。

その他いかがか。よろしければ、この件についてはここまでとさせていただきます。

終了